

Enskild motion

Motion till riksdagen

2012/13:T495

LH

av Emil Källström (C)

Järnväg i och kring Västernorrland

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägen i Västernorrlands län.

Motivering

Infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet fungerar enligt principen att en kedja inte är starkare än sin svagaste länk. För att norrländsk exportindustri ska kunna leverera sina produkter till kund räcker det inte att den norrländska infrastrukturen fungerar – lika viktigt är det att godset kan passera exempelvis Hallsberg, Öresund och till Göteborgs hamn.

Icke desto mindre finns ett antal angelägna projekt i och kring Västernorrlands län som genomförda skulle bidra till bättre flöden av resande och gods till fromma för hela Sveriges utveckling.

Ostkustbanan

Botniabanan och Ådalsbanan mellan Härnösand och Umeå trafikeras nu för fullt. Helt nya förutsättningar för järnvägstrafiken har skapats längs Norrlandskusten. Tillsammans med Ostkustbanan bildar Ådalsbanan och Botniabanan en kustjärnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter.

Det kommer att innebära en ökad trafikering av Ostkustbanan som redan idag är en av Sveriges mest belastade enkelspår med så många tågset att det enligt Trafikverkets

normer föreligger ett behov av dubbelspår. Trafikprognosen för Ostkustbanan 2020 är 100 tåg per dygn. Nuvarande enkelspår kan knappt hantera dagens trafik.

I budgetproposition för 2010 presenterades den största satsningen på infrastruktur som någonsin gjorts i en budgetproposition. Det möjliggjorde planen för att öka kapaciteten på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall. Konkret betyder det framförallt att nya mötesstationer byggs för att minska antalet förseningar på sträckan.

Den satsning som regeringen har gjort på järnvägspåret mellan Gävle och Sundsvall är nödvändig, men i längden inte tillräcklig. Regeringen bör därför överväga att bygga ett dubbelspår på sträckan Gävle-Härnösand.

I samband med detta arbete bör planer för en långsiktig lösning för järnvägens sträckning genom Sundsvall utredas ordentligt. Med tanke på det stora antalet tåg och ökningen av detsamma tillsammans med stadens storlek torde en järnvägstunnel genom centrala Sundsvall vara den mest hållbara lösningen.

Ådalsbanan mellan Långsele och Västerasby

En annan nödvändig investering är en upprustning av Ådalsbanan mellan Långsele i Sollefteå kommun och Västerasby i Kramfors kommun. En modernare bana vore mycket viktig för att skapa ett robustare järnvägsnät eftersom den fungerar som en länk mellan stambanan och kustjärnvägen. Bansträckningen vore även viktig för de inomnorrländska kommunikationerna och bland annat medge tågtrafik på sträckan Östersund-Umeå.

Mittbanan

Det finns en stor potential i de öst-västliga kommunikationerna mellan Östersjön och Atlanten. För att möjliggöra effektiva och konkurrenskraftiga tågtransporter på sträckan Sundsvall-Trondheim behöver Meråkerbanan mellan Storlien och Trondheim elektrifieras och moderniseras. Idag tillåts persontågen bara köra max 100 kilometer per timme och godstågen max 60 kilometer per timme på sträckan.

Vid en elektrifiering av Meråkerbanan skulle person- och godstransporterna mellan Sundsvall och Trondheim underlättas avsevärt. Det skulle inte minst ha stor betydelse för det mittnordiska samarbetet.

Också på den svenska sidan finns brister. På vissa sträckor mellan Ånge och Sundsvall kan de moderna tågen köra endast 70 kilometer per timme på grund av en gammal och krokig bana. Också detta måste åtgärdas för att denna mittnordiska länk till Atlanten kan bli komplett.

Norrbotniabanan

Norrland bidrar med sin expansiva basindustri till stora värden i svensk ekonomi. I Norr- och Västerbotten återfinns en betydande del av landets skogs-, järn- och stålproduktion. Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten och tio av Sveriges femton gruvor finns i just Norr- och Västerbotten. Dessutom har nya, stora malmfyndigheter hittats i Pajalaområdet, vilket i sin tur kommer att innebära en mycket kraftig ökning av malmproduktionen och därmed ett ökande transportbehov. Till allt detta kan även nämnas att stora delar av vidareförädlingen inom skogs- och gruvnäringen sker utanför regionen och ger därför ett stort ekonomiskt tillskott till andra delar av landet och övriga EU.

Dessvärre hotas den ovan nämnda produktionen och förädlingen att försvagas då järnvägssystemet i norra Norrland inte är rationellt. Stora värden riskerar att gå förlorade då godstransporterna till och från norra Sverige inte kan hålla den standard som krävs. Idag fattas 26 mil järnväg (Umeå–Luleå) för att Botniska korridorens del inom Sverige ska vara komplett. Om inte Norrbotniabanan färdigställs samtidigt som godstransporterna ökar, kommer systemet att bli än mer sårbart och beroende av långa lastbilstransporter i framtiden.

Med en utbyggd Norrbotniabana färdigställs en modern järnväg längs hela norrlandskusten. Detta, tillsammans med övriga nödvändiga investeringar som nämns i motionen, tillskapar en robust infrastruktur goda förutsättningar för utveckling och tillväxt i norra Sverige, för hela Sveriges fromma.

Stockholm den 3 oktober

2012

Emil Källström (C)